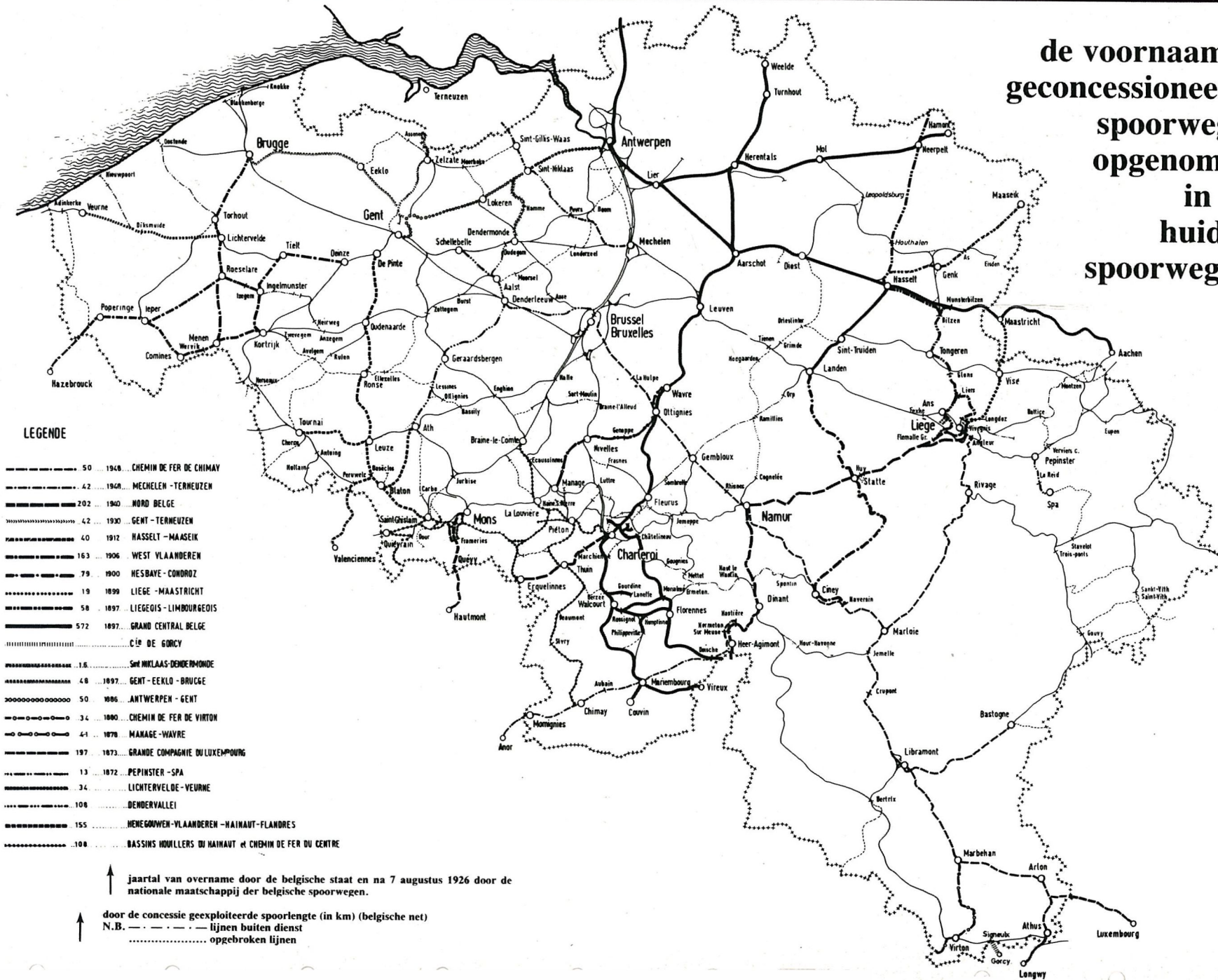


# de voornaamste geconcessioneerde spoorwegen opgenomen in het huidige spoorwegnet



## LEGENDE

- 50 1948 CHEMIN DE FER DE CHIMAY
- 42 1948 MECHELEN - TERNEUZEN
- 202 1940 NORD BELGE
- 42 1930 GENT - TERNEUZEN
- 40 1912 HASSELT - MAASEIK
- 163 1906 WEST VLAANDEREN
- 79 1900 HESBAYE - CONDRUZ
- 19 1899 LIEGE - MAASTRICHT
- 58 1897 LIEGEOIS - LIMBOURGEOIS
- 572 1897 GRAND CENTRAL BELGE
- C<sup>o</sup> DE GORCY
- 1.6 Sint-NIKLAAS-DENDERMONDE
- 4.8 1897 GENT - EEKLO - BRUGGE
- 50 1886 ANTWERPEN - GENT
- 3.4 1880 CHEMIN DE FER DE VIRTON
- 4.1 1878 MANAGE - WAVRE
- 197 1873 GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG
- 13 1872 PEPINSTER - SPA
- 34 LICHTERVELDE - VEURNE
- 108 DENDERVALLEI
- 155 MENEGRUVEN-VLAANDEREN - HAINAUT-FLANDRES
- 108 BASSINS HOUILLERS DU HAINAUT et CHEMIN DE FER DU CENTRE

↑ jaartal van overname door de belgische staat en na 7 augustus 1926 door de nationale maatschappij der belgische spoorwegen.

↑ door de concessie geëxploiteerde spoorlengte (in km) (belgische net)  
 N.B. — — — — — lijnen buiten dienst  
 ..... opgebroken lijnen

# *ken je net*

Onder deze titel starten wij met een reeks afleveringen waarin we telkens een wel bepaalde lijn van ons net voorstellen.

Het is een pretentieloze reeks waarin we de «ongewijde» lezer kennis laten maken met ons net. En dat doen we dan aan de hand van een situatieschets alsmede van een steekkaart met technische en andere wetenswaardige gegevens. Dat alles afgerond met enkele historische en, eventueel, toeristische en anekdotische details.

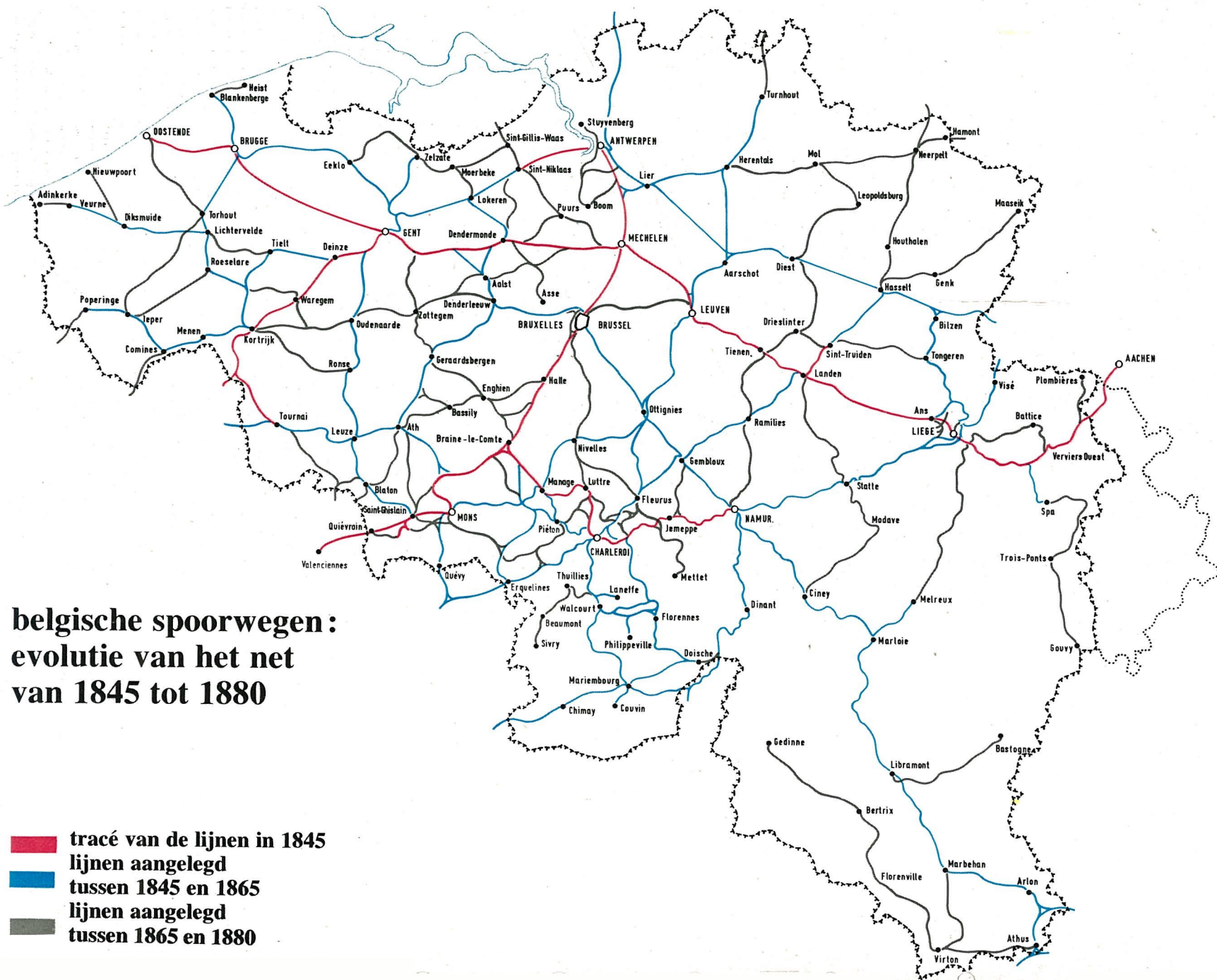
De moeilijkheid die deze opgave

vertoont, doordat de te raadplegen bronnen vaak vrij verspreid en ook wel eens onbereikbaar zijn, hopen we te kunnen opvangen met de hulp van de terzake bevoegde diensten.

Bij wijze van inleiding vonden wij het nuttig voorafgaandelijk de ontwikkeling van ons spoorwegnet te schetsen zoals die ons door de heer Demonie, hoofdingenieur van Dienst 14, in een paar woorden werd verteld.

Ter illustratie bezorgde deze ambtenaar ons de hierbij afgedrukte kaarten die deze ontwikkeling





duidelijk illustreren.

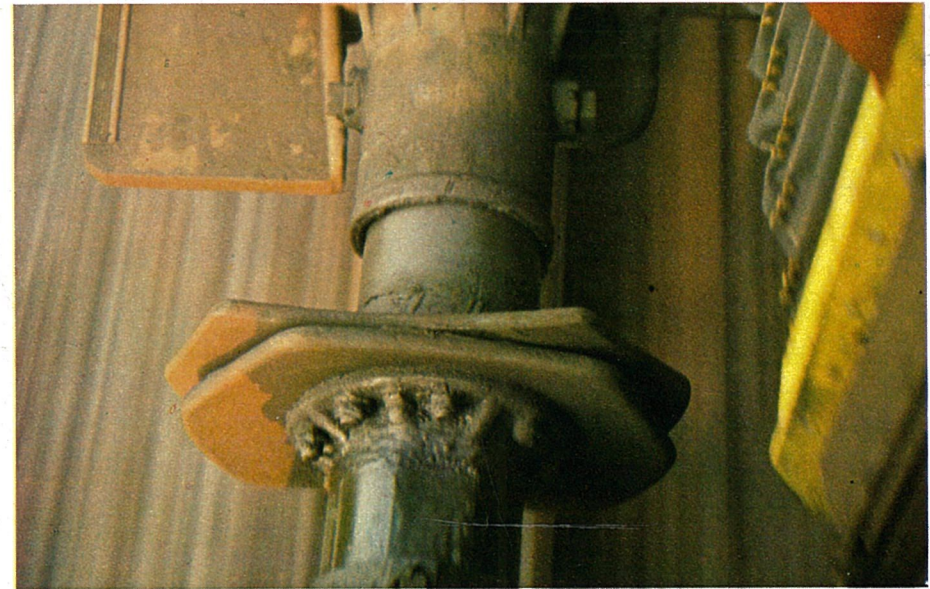
«Iedereen weet onderhand wel», zo zei de heer Demonie, «dat de eerste spoorlijn werd aangelegd tussen Mechelen en Brussel en dat ze op 5 mei 1835 plechtig in gebruik werd genomen. Overigens was het de allereerste spoorlijn op het vasteland. Hoe het daarna allemaal in zijn werking, is wellicht minder geweten. Grosso modo kun je die ontwikkeling indelen in drie periodes, met name de periode 1835-1845, toen ons net zich beperkte tot de in het rood gekleurde lijnen, de periode 1845-1865, tijdens welke de in het blauw gekleurde lijnen in dienst werden genomen, en, ten slotte, de periode 1865-1880, die het net uitbreidde met de zwart gekleurde lijnen.

Als je de kaart bekijkt, mag je dus zeggen dat het volledige net, op enkele verbindingen na, zoals Dinant - Gedinne, Bastogne - Gouvy, Tongeren - Montzen en de nieuwe lijn

Brussel-Zuid - Gent, in amper vijftig jaar werd aangelegd.

Deze snelle ontwikkeling werd vooral in de hand gewerkt door de inbreng van privé-kapitaal, in ruil waarvoor de Staat aan particulieren vergunning verleende om een spoorweg aan te leggen. Zo ontstonden overigens de privé-spoorwegmaatschappijen die de geconcessioneerde lijnen exploiteerden. Ter illustratie van de belangrijkheid van die geconcessioneerde spoorlijnen lieten wij ze in beeld brengen op de huidige netkaart (blz. 24).

Als voornaamste maatschappijen citeren wij hier: de «Grand Central Belge» (572 km), de «Nord Belge» (202 km), de «Grande Compagnie du Luxemburg» (197 km), de «Maatschappij van West-Vlaanderen» (163 km), de «Maatschappij Henegouwen Vlaanderen» (155 km)..., in het totaal zo'n 2000 kilometer geconcessioneerde



spoorlijnen.

Gaandeweg heeft de Staat die concessies echter overgenomen. De laatste geconcessioneerde spoorwegen die door de grotere broer werden opgeslorpt, waren de «Nord Belge», in 1940, en de «Chemin de fer de Chimay» en «Mechelen-Terneuzen» in 1948. Vermeldenswaard is wel dat de NMBS, in 1974, nog eens een nieuwe, zij het dan korte lijn heeft aangelegd. Het betreft hier een baanvak van 4,5 km, dat Ottignies met de universiteit «Louvain-la-Neuve» verbindt. Een ander baanvak in de provincie Limburg, van 2,5 km, is eveneens in aanleg: het zal het centrum van Genk met het spoornet verbinden. Deze stilstand in de ontwikkeling van ons net, dat overigens al een van de dichtste ter wereld is, wordt mede veroorzaakt door het feit dat de Spoorwegen hun monopoliepositie voor het vervoer van reizigers en

goederen sedert een vijftigtal jaren hebben verloren. Dit laatste verklaart dan ook waarom, sedert de laatste oorlog, 1000 km lijnen werden gesloten.

De Maatschappij heeft aldus haar inspanningen kunnen concentreren op de vernieuwing en de modernisering van de infrastructuur van de belangrijke lijnen.

Op dit ogenblik worden er nog zo wat 4000 kilometer spoorlijnen geëxploiteerd, waarvan ongeveer 2700 voor reizigersverkeer.

Tot daar onze zegsman die ons beloofde ons te begeleiden bij deze originele reis op het Belgische spoorwegnet. Op zijn verzoek laat hij zich hierbij desnoods assisteren, zoals wij al hebben gezegd, door de bevoegde diensten van andere directies. Graag danken wij dan ook nu reeds allen die aan de totstandkoming van deze reeks zullen meewerken.

